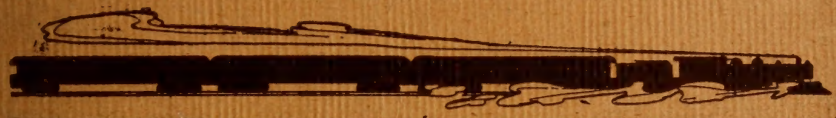
RÉSEAU DU CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA



ROUTE DE L'
"INTERNATIONAL LIMITED"

LA
SEULE VOIE DOUBLE
POUR

CHICAGO
DÉTROIT
TORONTO
COBALT
NIAGARA FALLS
MONTREAL
PORTLAND
BOSTON
NEW YORK

PUBLIÉ PAR LE SERVICE DES VOYAGEURS DE LA
COMPAGNIE DU GRAND TRONC

Purchased from the Chancellor Richardson Memorial Fund

CANADIANA COLLECTION QUEEN'S UNIVERSITY AT KINGSTON

ONTARIO CANADA

The EDITH *and* LORNE PIERCE COLLECTION *of* CANADIANA

Queen's University at Kingston

Reseau du Grand-Tronc du Canada

TOUS les grands chemins de fer américains ont aujourd'hui leurs trains-rapides " Limités," c'est-à-dire, à temps fixe, dont ils sont fiers à juste titre, et qui ont complètement éclipsé les trains de long parcours d'il y a une vingtaine d'années. Non seulement ces trains sont installés d'une façon irréprochable au point de vue de l'élégance, mais encore, tous les appareils de sûreté dont dispose la science moderne ont été mis à contribution pour obtenir la rapidité désirée en assurant la plus parfaite sécurité.

Les " Limités " du réseau du Grand Tronc desservent la Grande Route Internationale à double voie—entre parenthèses, la voie ferrée double la plus longue qui soit exploitée dans le monde sur un parcours ininterrompu et sous une direction unique. Ces trains vont de pair avec ceux des plus grands chemins de fer du monde et passent par un pays plein d'attrait pour le touriste, le sportsman et le voyageur. Avant de parler des deux express rapides qui sont désignés en termes de chemin de fer sous l'appellation de Trains 3 et 4, et dont la route se trouve décrite dans cette brochure, il peut être intéressant de dire quelques mots du premier train de la Compagnie, l'"International Limité," le plus beau et le plus rapide des trains du Canada.

La création de l' "International Limité " a été provoquée par l'accroissement du Canada et par l'augmentation incessante du mouvement des voyageurs entre les grands centres du Canada et des Etats-Unis. Il est aujourd'hui reconnu universellement comme un des trains les plus fameux de l'Amérique, et les résultats ont pleinement justifié les prévisions de la Compagnie du Grand Tronc qui l'avait inauguré. Il consiste en un fourgon à bagages de première classe, à combinaison; en voitures de première classe de jour, avec un wagon-salon café et bibliothèque entre Montréal et Détroit ; en un wagon-lit Pullman de Montréal à Chicago, et un wagon-lit Pullman de Détroit à Chicago. Au train est attachée une des puissantes locomotives du Grand Tronc, du type des machines à voyageurs, dernier modèle. Le parcours de l' "International Limité" va de Montréal à Chicago ; il part tous les matins à 9 heures de la métropole canadienne et arrive à Chicago à 7 hs. 42 le lendemain matin. Les voyageurs ont ainsi l'occasion de faire, de jour, le trajet de Toronto, où ils arrivent à 4 heures et demie du soir, après avoir parcouru trois cent trente-quatre milles en sept heures et demie et traversé une région pleine de paysages magnifiques qui compte plusieurs centres de population très importants ; tout le trajet est intéres-

Une gare à voyageurs type, du réseau du Grand-Tronc du Canada

sant, et la voie longe la plus grande partie du temps les bords enchanteurs du Saint-Laurent et du lac Ontario. Le train continue ensuite jusqu'à London, dont il sera parlé en détail dans cette publication. A London, l'International Limité se détache de la ligne-mère et atteint Détroit par Chatham et Windsor, pour reprendre à Durand la ligne-mère et la suivre jusqu'à Chicago, la grande métropole de l'Ouest.

Le trajet des Trains Nos 3 et 4 s'opère entre Chicago et New-York via Niagara Falls, et entre Chicago et Portland via Toronto et Montréal, le No 3 allant vers l'ouest et le No 4 vers l'est; la distance de New-York est de 969 milles, dont toute la ligne est à double voie, et celle de Portland, 1140 milles, dont 880 milles à double voie. Vous pouvez visiter tous les Etats-Unis sans y rencontrer un réseau de voies ferrées qui présente autant d'intérêt pour le touriste et le voyageur ; on y trouve tout : depuis les stations balnéaires de l'Atlantique, jusqu'aux villégiatures montagneuses des collines de la Nouvelle Angleterre, et au paradis des chasseurs, les Hautes-Terres d'Ontario. Mais, pour ne rien omettre, nous allons suivre le train No 4, partant de Chicago vers l'est pour gagner la côte de l'Atlantique.

Le Train Numéro Quatre part tous les jours de Chicago à une heure commode de l'après-midi ; c'est un train complet, composé d'une des nouvelles locomotives à dix roues du type spécial au transport des voyageurs, d'un fourgon à bagages, d'un fourgon de messageries et des postes, de voitures de première classe, wagons-lits, Pullman et wagons-restaurants, ainsi répartis : des wagons-lits Pullman, des voitures de première classe de Chicago à Buffalo et à New York, et de Détroit à Buffalo ; un wagon-salon et une voiture directe de Buffalo à Philadelphie ; des wagons-lits Pullman de Chicago à Toronto, à Montréal et à Boston, et de

Détroit à Toronto via Stratford, Ont., des voitures de première classe de Chicago à Toronto, et de Toronto à Montréal, avec des wagons-restaurants ou wagons-salons café, servant des repas à la carte, attachés au train à des heures convenables ; des voitures de première classe et un wagon-lit Pullman, circulant entre Montréal et Portland. En plus de ce qui précède, il part de Chicago pour Boston trois fois par semaine, le mercredi, le jeudi et le samedi, un train de touristes, pour l'usage des voyageurs porteurs de billets de n'importe quelle classe, et sur lequel on peut se procurer des lits à un prix très modique. La section qui se dirige vers New-York arrive dans cette ville le lendemain soir à une heure commode ; l'autre section du train atteint Toronto de bonne heure le matin suivant, puis Montréal le même soir, à temps pour correspondre avec les trains de Québec, Portland et Boston. Des wagons-lits directs partent de Montréal par les trains du soir pour Québec et Portland et, pendant les mois d'été, un wagon-lit direct est mis en circulation sur ce train, de Chicago à Portland, Me., pour l'usage des voyageurs se rendant aux stations balnéaires, ainsi qu'un autre wagon-lit direct de Montréal à Old Orchard Beach, et à Kennebunkport, Me.

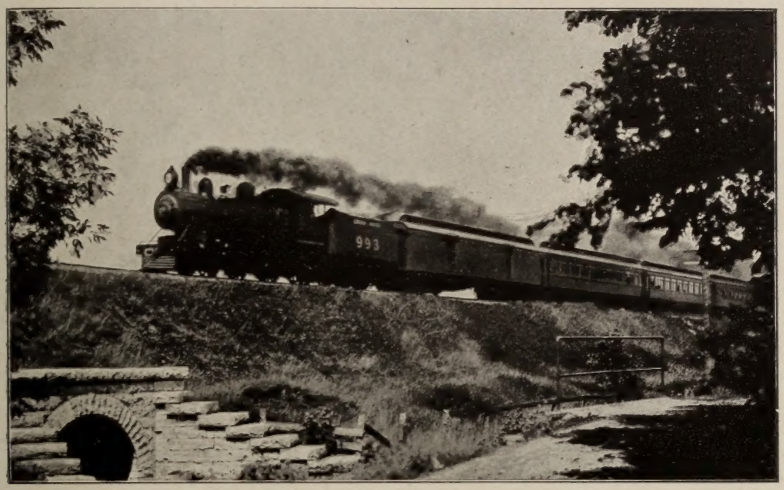
Le Train Numéro Trois est un train-éclair de l'Ouest, allant de New-York à Chicago, se raccordant à South Bethlehem, Pa., avec Philadelphie. Les voyageurs peuvent prendre ce train de bonne heure tous les soirs, à l'une ou l'autre des gares du Pennsylvania R.R., 23e rue Ouest, ou rue Cortland, New-York. C'est un train complet, composé de voitures de premiere classe et de wagons-lits. Il y a aussi un wagon-lit spécial de New-York à Toronto, et des wagons-restaurants à la dernière mode, où des repas sont servis aux heures usuelles entre New-York et Chicago.

Le Numéro Trois part aussi tous les soirs de Montréal, où se fait la correspondance avec les trains de Québec, Portland, Me., Boston, Mass., et autres endroits de la Nouvelle Angleterre. Le train de Portland à Montréal est un train complet, avec voitures de jour et wagons-salons café bibliothèque. Des wagons-lits Pullman et des wagons directs sont mis en circulation de Boston à Chicago et à Montreal, ainsi que des wagons-lits et des voitures de première classe, de Montréal à Toronto et à Détroit, Les lundis, mercredis et vendredis, un wagon de touristes Pullman part de Boston et est attaché à ce train jusqu'à Chicago, pour la convenance de voyageurs porteurs de n'importe quels billets ; on peut s'y procurer pour un prix modique des lits et le coucher. Ces wagons sont à beaucoup d'égards aussi confortables que les wagons-lits réguliers.

En plus de ce qui précède,des wagons-salons café, où l'on sert des repas à la carte, fonctionnent sur les trains entre Boston et Montréal et entre Toronto et Détroit, et, de plus, un wagon-restaurant est attaché au train à Port Huron pour le trajet de cet endroit à Chicago.

Les voitures de première classe qui font partie de ces trains complets sont des modèles de science pratique et d'habileté d'exécution. Pour la perfection des détails, le goût de la décoration, la commodité et le fini, elles dépassent tout ce qui se fait dans ce genre en Amérique. Chacune de ces voitures de première classe peut contenir soixante-douze personnes assises. L'intérieur est lambrissé en chêne plaqué relevé par des garnitures en bronze d'un dessin exquis. Les fumeurs ont à leur disposition un grand fumoir confortable, où ils peuvent se livrer en toute béatitude à la satisfaction de leur absorbante passion.

Chemin de fer du Grand-Tronc,—Train régulier de voyageurs



Un express limité du Grand-Tronc

Les Pullmans qui circulent sur ces trains rapides sont parmi les plus beaux qui sortent des ateliers de cette maison bien connue. Ils sont du modèle le plus récent, avec petits-salons et fumoirs. Les petits-salons comportent un cabinet de toilette complet, avec eau chaude et eau froide; les voitures sont chauffées à la vapeur et éclairées au gaz Pintsch. La caisse des wagons est magnifiquement fini; les boiseries sont luxueuses et merveilleusement sculptées.

Les wagons-restaurants que l'on trouve sur cet immense réseau vont de pair avec le reste du matériel dont sont composés ces deux magnifiques trains. Les salles à manger sont spacieuses; elles ont 31 pieds huit pouces de longueur, et trente personnes peuvent s'y asseoir confortablement. Les planchers sont recouverts d'un bout à l'autre de beaux tapis Wilton à dessins. La cuisine est irréprochable et les gourmets les plus exigeants en font les plus grands éloges. Les repas se servent à la carte.

Entre Toronto et Montréal il y a sur le Train Numéro Quatre un wagon-salon café et bibliothèque. Ces voitures ont 61 pieds 10 de longueur, avec grand vestibule, plateforme d'acier, et sont montées sur des bâtis à six roues. A une extérmité se trouve le cabinet de toilette des dames, avec cabinets d'aisance et lavabos. Le compartiment suivant est le salon garni d'un tapis somptueux avec dix fauteuils tournants recouverts en peluche bleu-paon et deux fauteuils de repos en osier. Il ne faut pas oublier de grandes fenêtres qui permettent de jouir des paysages que le train traverse à toute vapeur. Dans le salon on trouve aussi une bibliothèque contenant les derniers romans, qui sont mis gratuitement à la disposition des voyageurs durant le trajet. Une porte sépare le salon de la salle à manger, pièce confortable où peuvent s'asseoir à table vingt-quatre personnes.

Le tapis est également très riche, et le mobilier consiste en chaises mobiles recouvertes en cuir. Le menu est soigné et servi à la carte.

Pour décrire brièvement le trajet de Chicago à la mer, nous allons quitter Chicago par le Numéro Quatre. De Chicago à Granger notre route traverse les faubourgs du sud de Chicago et coupe l'angle nord-ouest de l'Indiana, pour passer par le ville florissante de South Bend, Ind., cent milles à l'est de la métropole de l'Ouest. Un peu après avoir quitté Granger, nous entrons dans l'Etat du Michigan, au travers duquel nous parcourons 245 milles, dans une direction nord-est, en passant par les villes de Battle Creek, Lansing (capitale de l'Etat), Durand (point de raccordement important, d'où rayonnent des embranchements vers Détroit, Grand Haven et Bay City), et enfin par Flint, puis Port Huron, sur la rivière St. Clair. La ville de Port Huron est, depuis quelques années, mieux connue sur le continent sous le nom de " Ville du Tunnel " (*Tunnel City*), par suite de sa position à l'entrée occidentale du fameux tunnel St. Clair, qui passe sous la rivière St. Clair pour relier Port Huron, Mich., à Sarnia, Ont. Cette merveille d'audace et de génie civil a été construite par la compagnie du Grand Tronc, et a coûté $2,700,000. C'est une série de tubes en fer, ajustés par sections au cours de l'exécution, et d'une longueur totale de deux milles, en comptant les rampes d'accès. L'électricité est le pouvoir moteur employé pour traverser le tunnel. De puissantes locomotives électriques

Locomotive électrique et train de voyageurs sortant du Tunnel St-Clair

Vue générale des Chutes du Niagara

font ce service rapidement, proprement et sans secousses. Toute incommodité provenant d'un air malsain ou du gaz est ainsi évitée, et l'on trouve à cette partie du voyage beaucoup d'intérêt.

Une fois le tunnel traversé, nous arrivons à Sarnia, ville industrieuse, de dix mille habitants environ. En dehors de son commerce général et de son trafic d'expédition, Sarnia va bientôt prendre rang parmi les villégiatures estivales qui abondent sur le littoral du lac Huron. La traversée en bateau de Sarnia à Détroit par la route de la rivière St. Clair présente un vif attrait; elle passe par les platières de St. Clair (*St. Clair Flats*), " la Venise de l'Amérique," par le charmant lac St. Clair et la rivière Détroit.

Le " Gore," Hamilton, Ont.

De Sarnia, la ligne se dirige à l'est vers la ville des Chutes du Niagara (*Niagara Falls*) par London et Hamilton, Ont., et une autre section du train prend par Stratford, Ont., pour atteindre Toronto, Montréal, Québec, Portland, Me., et Boston, Mass.

La route, en quittant Sarnia, traverse une des plus belles régions du Canada; elle passe par plusieurs villes prospères, entre autres Wyoming, Watford et Strathroy, et arrive à London, ville florissante, possédant une population de plus de 50,000 âmes et appelée la "Cité Forestière" (*Forest City*). Comme son prototype anglais,

Passant à travers le Jardin du Canada près de Ste-Catharine, Ont.

elle est située sur les rives de la Tamise (*Thames river*). En continuant vers l'est, on laisse derrière soi Ingersoll (population 5000); Woodstock (11,000); Paris (4,000), et Brantford (20,000), et le train glissant à toute vitesse sur une voie moëlleuse, fait dérouler devant les yeux le panorama le plus pittoresque du Canada.

Durant des milles, la ligne cotoie le versant de la montagne au pied de laquelle se trouve la ville de Dundas, et la vallée qui s'étend au loin à l'ouest offre au voyageur un vrai régal incessant de beautés naturelles incomparables.

Hamilton, surnommée " L'Ambitieuse " (*the Ambitious City*), à cause de son activité et de ses progrès, est située sur la baie de Burlington, partie du lac Ontario, et sa population compte 65,000 habitants. Par sa situation, Hamilton offre une rare combinaison de beautés pittoresques. Les collines hardies, auxquelles on accède par deux funiculaires, donnent une vue splendide de la baie et du lac, avec, au premier plan, la ville commerciale et industrielle débordante d'animation. D'Hamilton part l'embranchement du Grand Tronc qui va rejoindre la ligne-mère à Toronto, distant de trente-huit milles. Si l'on se dirige d'Hamilton vers l'est pour atteindre Niagara, une grande partie du trajet se fait le long du littoral du lac Ontario au milieu de ce que l'on a appelé à bon droit " le Jardin du Canada." De beaux vergers, de riches vignobles égayent la vue et sont entrecoupés par de rapides échappées sur le lac ou sur quelques bosquets boisés, tandis que, çà et là, de riches villages dénotent la prospérité du pays.

A onze milles de la gare de Niagara Falls, on rencontre sur la ligne-mère du Grand Tronc une ville importante surnommée la " Cité des Jardins du Canada," et où se trouve le " Puits de Sainte-Catherine," source historique dont les vertus curatives sont fameuses dans toute l'Amérique. L'eau qui sort de ce puits est saline, pétillante et inodore, et possède des qualités pénétrantes remarquables. Elle contient 275 grains Troy de chlorure de soude et 135 grains de chlorure de chaux par chopine. Son prototype en Europe est la célèbre source de Kreutznach en Prusse; pour plus amples renseignements, on peut consulter l'Encyclopédie Britannique, l'Encyclopédie Américaine d'Appleton, l'Allbuts System of Medicine, etc. Ces eaux sont un excellent spécifique pour les maladies comme le rhumatisme, la goutte, la scrofule,

Le pont à arche d'acier et à voie double du Grand Tronc, sur la gorge du Niagara

la névralgie, les affections du foie, la neurasthénie. Le " Welland," l'hôtel-sanatorium de Sainte-Catherine, est un endroit paisible où l'on peut s'installer pour des prix modiques comprenant la pension, les bains, le service et le massage. Un médecin se tient à la disposition des résidents de l'hôtel et leur donne ses soins sans rémunération additionnelle. En quittant Sainte-Catherine, nous arrivons bientôt à la station de Niagara Falls, Ont., et c'est entre cette ville et la station de Suspension Bridge (côté américain) que le grand pont en acier, à double voie et à arche unique construit par le Grand Tronc enjambe la gorge profonde de la rivière Niagara.

Les innombrables milliers de personnes qui visitent tous les ans les Chutes du Niagara déclarent que c'est la plus grande merveille naturelle du continent américain. Après les chutes proprement dites, il n'y a rien de plus grandiose ni de plus sublime que la gorge à travers laquelle les eaux se précipitent vers le lac Ontario après avoir opéré leur plongeon terrifiant par-dessus le récif. A partir du pied des chutes et, sur une certaine distance, le courant est relativement paisible, mais quand le chenal

se retrécit, son activité s'accroit, l'eau remplit la gorge et escalade les rochers en rapides écumants; là, elle se brise et retombe en une brume éblouissante; plus loin elle s'élève en une nappe verticale le long de l'obstacle qui interrompt sa course folle et qui l'empêche d'atteindre les régions plus calmes du cours inférieur. Au-dessus de cette rivière frémissante, reliant une berge à l'autre, au moyen d'une courbe unique gracieuse et forte, on aperçoit le pont à arche d'acier du Grand Tronc.

PONT A ARCHE D'ACIER DU GRAND TRONC.

Cette merveilleuse construction ne le cède en grandeur sublime qu'aux chutes elles-mêmes et ajoute encore à l'intérêt que présente une visite à Niagara, par sa beauté et sa grâce qui s'harmonisent au paysage et par l'habilité des ingénieurs dont elle est un emblème. La gravure que contient cette brochure peut donner une bonne idée de la construction en général et des principes sur lesquels elle repose. Des culées, de chaque côté s'élance une arche d'acier enjambant la gorge qu'elle surplombe de 226 pieds, au point le plus élevé au-dessus du niveau de l'eau. La travée centrale est de 550 pieds et à chaque extrémité une travée avec fermes de 115 pieds relie l'arche à la falaise. La longueur totale du pont avec ses abords est de plus de 1100 pieds. Le pont a deux tabliers; le plus élevé mesure trente pieds de largeur et est occupé par la double voie du chemin de fer du Grand Tronc; le tablier inférieur comprend au milieu un grand passage pour les voitures et de chaque côté un trottoir pour les piétons, faisant une largeur totale de cinquante-sept pieds.

Toronto, Ont., vue prise du Palais Législatif

Vues des pelouses de l'Exposition de Toronto

Les visiteurs qui arrivent par les trains du réseau du Grand Tronc peuvent prendre une voiture à Niagara Falls, en Canada, ou peuvent traverser la rivière sur le Pont à Arche d'acier jusqu'à la gare de Suspension Bridge, puis se rendre en voiture ou en tramway à Niagara Falls, N.Y., pour descendre à l'entrée de Prospect Park. S'ils sont en voiture ils peuvent se rendre directement aux divers endroits intéressants à visiter, ou bien encore, ils peuvent rester en chemin de fer jusqu'à Niagara Falls, N.Y., et commencer en cet endroit leur tournée aux principaux sites. Autrefois les différents endroits intéressants des chutes étaient exploités par des particuliers, mais maintenant tous ont été englobés dans un régime de parcs gratuits possédés et surveillés par l'Etat de New York, du côté américain et par le gouvernement du Canada, du côté canadien.

On peut atteindre la rive canadienne du Niagara par le steamer " Maid of the Mist " ou par le nouveau pont qui traverse la rivière à l'endroit enjambé autrefois par la construction si longtemps appelée " Le nouveau Pont Suspendu."

On a du côté canadien une vue superbe des chutes, et le panorama qui l'on découvre de la " Pointe de l'Inspiration " dans le Parc de la Reine Victoria, est

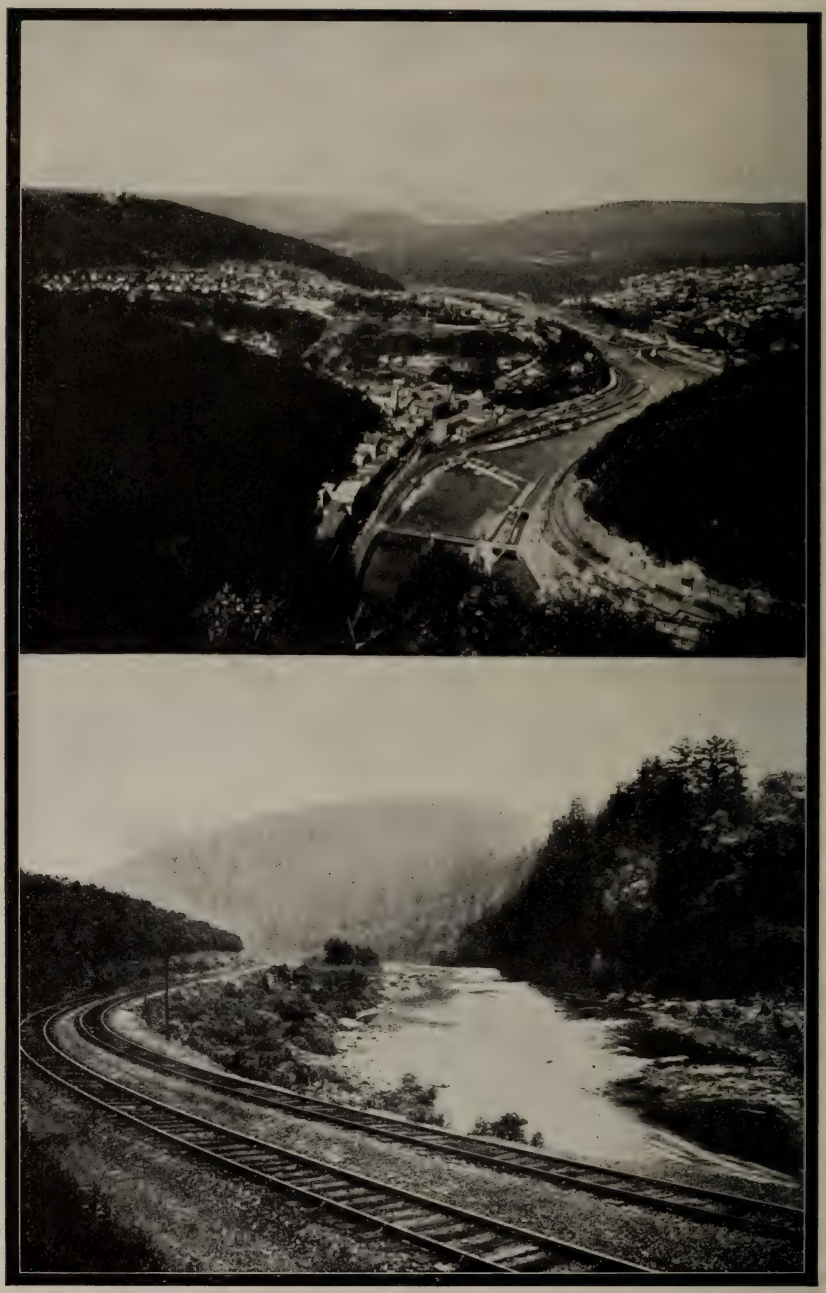
de l'aveu des visiteurs le plus grandiose et le plus saisissant qu'on puisse rêver. Il embrasse à la fois, les Chutes Américaines, le Voile de la Mariée, la Chute Centrale et le Fer à Cheval, avec les îles qui font face à la rive et le grand tumulte des Rapides à perte de vue.

La gorge en aval des chutes présente sur toute sa longueur une succession de délicieuses surprises presqu'aussi attirantes par leur aspect que les chutes elles-mêmes. Ou peut maintenant jouir très facilement de ces paysages magnifiques, grâce aux deux lignes de tramway électrique qui longent chacune une des berges de la rivière.

Des deux côtés on aperçoit le Tourbillon, et les rapides d'amont et d'aval que beaucoup de visiteurs trouvent même plus grandioses que les chutes. La puissance apparemment irrésistible de l'eau, son courant galopant, son rugissement incessant, avec la colonne d'écume gigantesque qu'elle lance dans les airs, tout se combine pour fasciner le spectateur et le retenir sous l'influence du saisissement magique qui le domine.

Depuis bien des années le Niagara a attiré les touristes et les curieux du monde entier, mais le Niagara considéré comme source d'énergie est une chose relativement nouvelle. Les premières constructions industrielles ont seulement commencé il y a huit ans et l'énergie électrique n'a été fournie que cinq ans plus tard au commerce,

Kingston, Ont.



Vues prises dans le trajet de Niagara Falls à New York par le Lehigh Valley R.R.

Montréal, vu du Mont-Royal

Certaines personnes craignaient beaucoup que la mise en exploitation de cette énergie énorme ne fît un tort considérable à la beauté et à la grandeur des chutes. Mais il est maintenant prouvé que ces frayeurs étaient sans fondement. Les merveilleuses usines d'exploitation ont au contraire augmenté l'attrait offert aux visiteurs et ont été un bienfait pour cette partie du pays. Elles ont mis en mouvement les rouages de milliers d'industries et fourni du travail aux mécaniciens et aux ouvriers. Le total d'énergie produite par ces compagnies s'élève a 318,000 chevaux de force. Quand on songe que le volume d'eau qui passe aux chutes du Niagara représente une force motrice de près de cinq millions de chevaux, on peut se faire une idée du développement qui est encore possible. L'énergie produite est employée à d'innombrables industries réparties sur une vaste étendue dans Ontario et les Etats-Unis.

Les voyageurs porteurs de billets de première classe limités du chemin de fer du Grand Tronc ou du Lehigh Valley R.R., à destination de l'est ou de l'ouest, par Suspension Bridge, ont le privilège de s'arrêter et de descendre à Niagara Falls à certaines conditions qui peuvent être réglées par les agents de billets ou les conducteurs des trains. Sur certains billets limités, on peut aussi obtenir un prolongement de délai ne dépassant pas dix jours.

Les voyageurs porteurs de billets de première ou de seconde classe par le chemin de fer du Grand Tronc, avec Montréal comme point de départ ou de passage, à destination de Détroit, Port Huron ou de l'ouest, ainsi que les billets ayant Détroit

ou Port Huron comme point de départ ou de passage, à destination de Montréal, jouiront du privilège de l'arrêt facultatif à Hamilton ou à Toronto pour une période ne dépassant pas dix jours et aux conditions déjà indiquées pour l'arrêt à Niagara Falls.

VOYAGE ACCESSOIRE GRATUIT AUX CHUTES DE NIAGARA.

Tout billet de première classe simple ou billet d'aller et retour du réseau du Grand Tronc ou passant par ce réseau, émis à des gares des Etats-Unis à l'est ou au sud de Sherbrooke, ainsi qu'à Swanton, Vt., ou Rouses Pt., N.Y., ou à des endroits situés au sud de ces gares, à destination de Détroit, Port Huron ou de l'ouest sera accepté jusqu'à Niagara Falls, Ont., ou Suspension Bridge, N.Y., sans nécessiter de supplément. Les billets devront être remis entre les mains de l'agent à Niagara Falls ou à Suspension Bridge, en arrivant.

Le pont du Jubilé Victoria sur le fleuve St-Laurent à Montréal
Chemin de fer du Grand-Tronc.

DE NIAGARA FALLS A BUFFALO ET NEW YORK.

Le paysage qui se déroule des fenêtres des wagons quand on arrive au centre de la région de l'ouest de l'Etat de New York paraît un coup d'oeil furtif risqué sur le paradis.

La vallée du Wyoming dans le comté de Lucerne, en Pennsylvanie, sur la rivière Susquehanna, a été célébrée par les poètes et les historiens; sa longueur est de vingt-et-un milles, sa largeur de trois milles, et les montagnes qui l'entourent ont une altitude de plus de mille pieds.

Au fond de cette vallée et au pied de la montagne, se trouve la jolie cité de Wilkes-Barre.

De Wilkes-Barre aux Sources de Glen Summit, distantes de dix-neuf milles environ, le paysage est de toute beauté. En gravissant la montagne le train laisse

derrière lui Wilkes-Barre, et la vue de cette charmante ville, nichée au sein du vallon avec ses petites maisons blanches, étincelantes au soleil et qu'on découvre à chaque tournant de la route, est d'un pittoresque inoubliable.

Mauch Chunk est d'une sauvagerie impressionnante; c'est un des endroits des plus charmants de ce continent,—ce qui lui a valu de la part des touristes le nom bien justifié de "Suisse de l'Amérique."

Bethlehem, point de bifurcation vers Philadelphie et New-York, a été fondé en 1741 par les missionnaires Moraves pour servir de centre de propagande religieuse parmi les sauvages. Cet Ordre, dont la fondation remonte au douzième siècle, est la plus ancienne Eglise Protestante qui existe. Bethlehem a été considéré pendant un siècle et demi comme un grand centre éducationnel et prétend avoir encore des titres à la suprématie.

Du côté gauche de la voie du chemin de fer, et à l'est de la gare, se dressent les grandes usines de matériel mécanique et de machines de la Bethlehem Steel Company.

Le nom seul de Philadelphie évoque tant de souvenirs historiques qu'il est absolument inutile d'essayer d'en détailler quelques uns dans cette modeste brochure.

Le train, après ce long parcours pénètre dans la belle gare aux arches immenses de Jersey City, d'où l'on prend le transbordeur pour arriver à New York, métropole de l'Amérique.

Les voyageurs qui arrivent à New York ou qui en partent par le Lehigh Valley Railroad, jouissent de facilités et de commodités exceptionnelles. Ils ont trois gares à leur disposition dans l'ile de Manhattan: Cortland Street au sud; Vingt-Troisième rue au nord, et Desbrosses Street entre les deux; de Brooklyn ils ont les Bateaux Annexes du pied de la rue Fulton. Les avantages que présentent les gares des rues Cortland et Desbrosses pour les hommes d'affaires et les gens occupés sont trop connus pour qu'il soit nécessaire de s'étendre sur ce sujet.

Sautant les rapides de Lachine près de Montréal

Palais Législatif provincial, Toronto, Ont.

La gare de la 23ème rue est située au centre du quartier des hôtels, des théâtres et des magasins; en plus d'une excellente ligne de tramways électriques qui y aboutit, il existe un service complet de voitures à un et à deux chevaux réservées exclusivement aux voyageurs et dont le tarif est raisonnable. La station de voitures est accessible par la salle d'attente, et on y trouve un agent préposé aux voitures qui veille que les ordres soient promptement exécutés et que les clients soient traités honnêtement et poliment.

DE PORT HURON A MONTREAL ET TORONTO

Les passagers sur le Train No 4, à destination de l'est, c'est-à-dire, de Toronto, Montréal, Québec, Portland ou Boston, suivent la ligne-mère à partir de Port Huron, passent par Stratford et arrivent à Toronto à l'heure du déjeuner. Cette partie du réseau traverse une région aussi intéressante et aussi riche que celle qui s'étend entre Sarnia et Niagara Falls, et l'on voit en route plusieurs villes importantes, comme Stratford, qui compte environ 15,000 habitants et où se concentre le mouvement de la Division Centrale du chemin de fer du Grand Tronc, Berlin (12,000), et Guelph (14,000).

En arrivant à Toronto, le voyageur peut, avant de continuer sa route, se procurer un excellent déjeuner, soit au magnifique restaurant, soit au buffet, qui se trouvent dans la Gare Union-même; il peut aussi, s'il le désire, déjeuner à bord du wagon-salon buffet que l'on attache au train en cette ville.

Toronto est connu sous le nom de " Cité-Reine du Canada." Au point de vue des dimensions et de l'importance, c'est la deuxième ville du Canada. Sa population dépasse 350,000 et elle est fière de ses rues bien pavées, bien construites et bien ombragées, de ses parcs et de ses édifices dont quelques uns sont les plus beaux de l'Amérique. C'est un foyer éducationnel et musical renommé. Aux portes de Toronto se trouvent toutes les fameuses stations de sport et de villégiature des Hautes-Terres d'Ontario (*Highlands of Ontario*), auxquelles on accède directement par les lignes du Grand Tronc et qui s'appellent: Baie Géorgienne, Lacs Muskoka, Orillia et Couchiching, Lac des Baies, rivière Maganetawan, Lac Nipissing, rivière au Français, Lacs Temagami, Parc National d'Algonquin, et Lacs Kawartha.

Parmi les institutions qui ont accompli de grands progrès et pris un développement considérable à Toronto, l'Exposition Nationale Canadienne tient une place notable, Fondée en 1878, cette entreprise eut des débuts modestes; mais elle fut administrée avec tellement de vigueur et de décision que c'est aujourd'hui une des plus grandes expositions annuelles qui se tiennent dans le monde, et probablement la plus grande d'Amérique. Elle dure deux semaines et s'ouvre le dernier lundi d'août de chaque année. Le terrain est très vaste; il embrasse plus de 200 acres et se trouve situé juste au bord du lac Ontario, en dedans des limites de la ville; on peut apercevoir à droite de la voie du chemin de fer, immédiatement après avoir passé la gare de South Parkdale. Les bâtiments sont tous des constructions permanentes, d'une architecture élégante. Ils ont coûté plus de $1,500,000. Le Grand Pavillon est le plus grand édifice de ce genre à l'épreuve de l'incendie qui existe au monde.

Square Dominion, Montréal

Après avoir quitté la Cité-Reine, le train cotoie les rives du lac Ontario sur soixante milles à peu près, jusqu'à Port-Hope, puis il traverse une région agricole aux terres riches, donnant de toute part des preuves d'une prospérité incomparable. Dans le trajet de Toronto à Kingston, on passe par plusieurs jolies villes de plus ou moins d'importance pour le touriste. Pendant l'été un air de fête règne partout, et tous ces endroits sont généralement fréquentés par les amateurs de villégiature. On peut citer, dans l'ordre où elles se présentent, les villes de: Whitby, Oshawa, Port-Hope, Cobourg, Belleville et Napanee.

Cobourg est le point de départ du nouveau service de transbordeurs qui traverseront le lac Ontario, à destination de Charlotte, N.Y., pour faire passer les trains du réseau du Grand Tronc. Ces transbordeurs sont de dimensions colossales et peuvent porter un train complet de 28 wagons sur le premier pont. Sur le pont supérieur, tout est disposé d'une façon luxueuse pour le service des passagers.

Québec, vue prise de la Citadelle

Belleville donne accès à cette magnifique nappe d'eau de la baie de Quinté, la favorite des pêcheurs. Le majestueux maskinongé y abonde, comme d'ailleurs en beaucoup d'autres endroits du Saint-Laurent.

Kingston est une des villes les plus agréables du Canada, au bord du Saint-Laurent et sur la ligne-mère du Grand Tronc. Son ancienne importance militaire et politique est maintenant bien effacée, mais les alentours de la ville sont tellement charmants qu'elle est encore un lieu de résidence très recherché. Les tours Martello si foncièrement pittoresques surgissent de l'eau en tout endroit, et l'on en voit aux alentours de la ville jusqu'au fort Henry, situé sur les collines de l'ouest et qui domine tout le paysage. On peut apercevoir encore les traces du vieux fort français bâti par Frontenac.

Dans la vallée de St-Francois, près de Richmond, Qué.

Kingston est aussi le lieu favori d'embarquement pour la descente du Saint-Laurent et des Mille Iles; les steamers partent de cette ville tous les matins pendant la saison d'été; c'est aussi le point de départ du charmant voyage de montée de la rivière et des lacs Rideau jusqu'à Ottawa, capitale du Canada; les steamers qui font ce voyage partent tous les jours, le dimanche excepté.

Les Mille Iles du Saint-Laurent sont une des régions les plus fréquentées par les touristes américains, qui s'y rendent par milliers, sans compter que les grandes familles ont dans les îles des résidences princières où elles passent régulièrement tous les étés.

Les autres endroits où passent les Trains Trois et Quatre, entre Kingston et Montréal et vice versa, sont : l'Embranchement des Mille Iles (d'où l'on va aux Iles par Guananoque), et où l'on prend les steamers pour se rendre aux différentes villégiatures. Le "Guananoque Inn," le principal hôtel du lieu, fournit bon gîte et le reste à tous les touristes, pêcheurs et promeneurs, qui invoquent sa gracieuse hospitalité.

Brockville, Prescott et Cornwall, par lesquels on passe sont des villes manufacturières qui prennent une importance croissante.

Trente milles à l'est de Cornwall, on arrive à Coteau-Junction, où la Division d'Ottawa du chemin du fer du Grand Tronc croise la ligne-mère pour se diriger au nord, vers Ottawa, capitale du Canada, et au sud pour se raccorder avec le chemin de fer Central du Vermont (*Central Vermont Railway*).

Un voyage accessoire est permis gratuitement de Coteau-Junction à Ottawa, aux

porteurs de billets de première classe venant de l'ouest de Toronto et allant à Montréal ou à des stations à l'est. Mais cet arrangement ne peut pas allonger la durée du temps prescrit pour ce billet.

En approchant de Montréal, on jouit de la vue de la banlieue fashionable où l'élite de la société de la métropole vient goûter des plaisirs de l'été. Quelques unes de ces villégiatures à la mode occupent une place pittoresque dans le plus beau paysage du monde. A Sainte-Anne les rois de la finance ont érigé de princières villas qu'ils occupent pendant la saison des chaleurs ; Vaudreuil, Beaconsfield, Pointe-Claire, Valois, Dorval, situées soit sur les bords de la rivière Ottawa, ou du lac Saint-Louis, ou encore sur les rives du Saint-Laurent, offrent des plaisirs variés aux résidents de la grande ville.

A Ste-Anne de Bellevue on peut voir des deux côtés de la voie le Collège Macdonald et ses dépendances; mais les principaux bâtiments sont situés du côté droit de la voie, faisant face à la rivière. Le collège Macdonald qui fait partie de l'université McGill de Montréal, a été fondé, construit, équipé et doté par Sir W. Macdonald dans le but suivant, entre autres choses :

1° Pour l'avancement de l'éducation ; pour l'accomplissement de recherches et investigations; pour la vulgarisation des connaissances, en tenant compte particulièrement des intérêts et des besoins de la population des districts ruraux ;

2° Pour fournir aux professeurs une instruction convenable et profitable surtout ceux qui auront à s'occuper d'éducation dans les écoles des districts ruraux.

Gorham, New Hampshire

Sur la côte du Maine

Le Numéro Quatre arrive à Montréal à temps pour le dîner et laisse encore quatre heures de répit avant de continuer pour Québec, Portland ou Boston. Une salle à manger est tenue à la Gare Bonaventure à Montréal, et l'on peut y compter sur un service de premier ordre.

Montréal renferme une population de plus de 400,000 âmes ; c'est la métropole du Canada et une des plus intéressantes et des plus belles villes du continent; un séjour dans cette grande cité est un régal pour les amateurs de pittoresque et d'histoire. Tout y est d'un charme palpitant ; on y retrouve en maint endroit les traces des luttes qui se sont déroulées aux premiers temps de son existence ; des monuments nombreux rappellent les actions d'éclat ou les drames tragiques qui s'y sont accomplies, et l'on suit, pas à pas, son développement et son embellissement jusqu'à nos jours. Montréal est devenu maintenant la cité la plus attrayante du continent, située comme elle l'est au pied de cette magnifique montagne, le Mont-Royal. Les beaux squares qui ornent la ville, ses riches et imposants édifices publics et commerciaux, ses somptueuses églises, les beautés du Parc de la Montagne, ajoutent encore beaucoup au plaisir de la visite. On peut se procurer, en s'addressant à n'importe quel agent du Grand Tronc, un exemplaire de la brochure " Montréal et Québec."

A peu de distance de Montréal et d'un accès facile par chemin de fer ou par bateau, se trouvent les fameuses sources médicinales d'Abenakis, situées sur la rivière Saint-François, à son confluent avec le Saint-Laurent, dans le lac Saint-Pierre. Un grand nombre de touristes s'y rendent tous les étés, et il n'existe pas d'endroit plus

enchanteur que le lieu où sont situées les sources elles-mêmes. La distance de Montréal est de 80 milles et il y a un excellent hôtel.

DE MONTREAL A QUEBEC ET PORTLAND

Lorsque l'on quitte la Gare Bonaventure à Montréal, on passe par le célèbre Pont du Jubilé Victoria qui traverse le Saint-Laurent. C'est la propriété de la Compagnie du Grand Tronc qui l'a bâti pour remplacer l'ancien pont tubulaire Victoria érigé par cette compagnie en 1860. Le pont du Jubilé est un des ponts les plus longs du monde ; il mesure près de deux milles en comptant les abords, et coûte, y compris la structure primitive, $9,000,000. Le coup d'œil que l'on a, du train en passant le pont, avec la ville au premier-plan et, à l'arrière-plan, la majestueuse montagne qui la domine, est d'une grandeur incomparable, et si l'on arrive le soir par la rive sud, l'aspect de la cité éclairée par ses milliers de lumières électriques, est absolument grandiose. Le pont est en acier, à jour et à double voie, avec passage pour voitures et pour piétons de chaque côté de la travée principale. L'ensemble est d'une rare beauté.

Parmi les villes intéressantes que l'on trouve entre Montréal et la mer, on peut citer Sherbrooke, Island Pond, Vt., Gorham, N.H., Mount Washington, Shelburne, N.H., Gilead, Me., Bethel, Me., Bryant's Pond, Me., Oxford, Me.

Le panorama montagneux commence aussitôt que l'on quitte Montréal en passant au pied de la belle montagne de Belœil. A Richmond, bifurque la ligne qui se rend au "Vieux Québec." En continuant le train parcourt une belle région pour atteindre Sherbrooke, puis Island Pond, Vt., ville charmante située dans une passe de la chaîne orientale des montagnes Vertes du Vermont, au sommet de la ligne de partage du régime du Connecticut et de celui du Saint-Laurent, à 1250 pieds au dessus de la mer et dominée par de majesteuses montagnes qui surplombent la passe de 4000 pieds. Les montagnes avoisinantes tempèrent la chaleur de l'été et y substituent une agréable fraîcheur avec des paysages d'une splendeur sans rivale. La grande altitude du pays assure la pureté de l'air et le protège naturellement contre les affections de poitrine et de poumons. Les cours d'eau et les lacs avoisinants fourmillent de truites et d'achigans et le gouvernement de l'Etat repeuple annuellement une grande partie des eaux. Les promenades en voiture dans la montagne sont charmantes et l'excellence des hôtels en fait un lieu d'arrêt favori pour les automobiles qui circulent entre les Montagnes Blanches et Montréal et Québec.

COBALT

Le camp minier de Cobalt compte six années d'existence. Aucun autre camp en Canada, ni sur ce continent n'a donné naissance à des spéculations aussi malicieusement fantastiques que celui-ci et, s'il a survécu, c'est bien l'indice même de sa permanence. D'ailleurs, le fait est bien connu des experts en matière de mine : plus le champ est propice aux opérations minières de bonne foi, plus il offre aussi des chances aux faiseurs.

Avant que Cobalt eût vu le soleil se lever sur son deuxième anniversaire, le camp était capitalisé à deux cents millions de dollars. A quatre ans, il valait quatre cents millions, si l'on fait le total de la capitalisation des diverses compagnies minières

réelles ou imaginaires auxquelles il servait de base. Mais, en dépit de cette exploitation insensée et quelquefois éhontée, Cobalt a continué à prospérer. Pour l'expert, le camp de Cobalt est déconcertant, étonnant, phénoménal, contradictoire. Pour le profane, l'homme des bois, c'est simple comme un rayon de soleil.

On peut se faire une idée de la valeur de la surface terrestre dans cette partie du pays, en songeant qu'une compagnie a payé au Gouvernement Provincial un million et quatre-vingt-cinq mille dollars pour le privilège d'explorer et d'extraire du minerai de dessous le lac Cobalt qui s'étale limpide au cœur de la ville, comme un dé a coudre d'eau dans le creux de la main. Il est intéressant d'ajouter que cette compagnie entreprenante a trouvé du minerai rémunérateur en-dessous du lac.

Depuis que la forêt a été détruite, Cobalt repose ou plutôt se tient au cœur d'un désert de roches tordues, fracturées et irrégulières. En dépit de ces obstacles naturels, la population entreprenante rase de petites collines, comble des coulées

Pesage du minerai à la mine Nancy-Helen, Cobalt, Ont.

et fait des rues. Sans l'argent qu'il contient, Cobalt serait la place rocailleuse la plus inhabitable dont on puisse avoir l'idée, mais sa merveilleuse richesse a attiré au nord six mille âmes, sans compter ceux qui vont et viennent.

Il faut en revenir des prédictions des experts du dehors, qui avaient annoncé qu'en une année ou deux Cobalt se réduirait à rien et s'évanouirait. Naturellement nous parlons ici des mines de Cobalt et pas des compagnies de Cobalt. Le plus riche camp minier absorbe probablement un dollar pour chaque dollar qui sort de terre, mais cela tient à ce que le plus fort de l'extraction s'opère généralement à la Bourse. La seule raison qui empêche Cobalt d'être reconnu aujourd'hui comme

un des camps les plus remarquables, les plus particuliers du continent, provient de ce qu'il a été le théâtre des coups les plus invraisemblables. Les mines réellement riches et précieuses ont à payer les frais des mines de blague.

Le premier rapport que nous possédons au sujet de Cobalt, date de 1904. Dans un camp où le minerai se présente avec une haute teneur, le tonnage est généralement faible. Durant la première année, 191 tonnes furent expédiées. En 1905, le tonnage s'éleva à 2,336 et à 5,836 en 1906. L'année 1907 donna 14,851 tonnes, ce qui faisait jusqu'à 1908 un total de 23,000 tonnes.

Il ressort d'un état très soigneusement préparé par la Compagnie du Grand Tronc que 38 mines ont payé des dividendes. Le capital émis pour ces 38 entreprises a été de $65,845,352. En plus des sommes dépensées à la construction des édifices et à l'installation des machines nécessaires, ce placement a donné aux divers souscripteurs $5,551,701 net.

Le rendement de ces mines s'est élevé en valeur de $136,207 en 1904, à $5,900,000 en 1907, et a donné $4,000,000 durant les six premiers mois de 1908.

La moyenne des dividendes annuels payés par ces 38 compagnies est de 8 p. c. Treize de ces compagnies ont donné 22½ p.c. Les profits par tonne ont été de $174.00 et $180.00 pour le minerai expédié dans la première moitié de 1908.

La valeur du rendement minéral total d'Ontario pour les neuf premiers mois de 1909 a atteint un total de $16,762,000. Ce magnifique résultat place cette grande province agricole et manufacturière à un bon rang parmi les pays de production minière. Ce qui est particulièrement encourageant à l'égard de ce rendement minier, c'est qu'il n'y a pas d'apparence d'épuisement et qu'il reste encore de grandes étendues virtuellement inexplorées donnant pour l'avenir les plus belles promesses. L'article qui tient la tête dans ce rendement minéral est précisément l'argent. Durant les trois premiers trimestres de l'année dernière, il en a été extrait dix-huit millions, sept cent cinquante et un mille et cinq cent quarante cinq onces, évaluées à $9,385,500. Tout cet argent provenait des nouveaux camps du nord d'Ontario. En plus de l'argent, il y a la fabrication de la fonte de fer qui arrive la seconde par ordre d'importance et qui a été évaluée à $4,095,735.00. Il a été aussi extrait de la région du nord, du minerai de fer évalué à presque un demi-million de dollars.

Le monopole du nickel que possède naturellement Ontario a permis à cette province de produire 8,912 tonnes évaluées à deux millions de piastres. Le cuivre extrait durant la période indiquée valait trois quarts de million. Ces chiffres ne comprennent pas le revenu en cobalt, arsenic, zinc et or. Cobalt a contribué durant ces neuf mois pour 22,218 tonnes, dont 20,340 étaient du minerai, et le reste, des concentrés. Durant la période correspondante de l'année précédente, le tonnage avait été de 16,855 tonnes de minerai seulement et 480 tonnes de concentrés. En onces réelles d'argent il s'est produit une augmentation de 6,170,039 onces, pour cette même période de 1908.

Il était inévitable qu'il se produirait, dès le début, beaucoup de spéculation fantaisiste et un peu de surcapitalisation des prospects. Il était non moins évident qu'une fois les résultats réels connus la richesse presque fabuleuse de quelques unes des grosses mines ferait escalader aux actions des chiffres dangereusement élevés.

C'est ce qui est arrivé ; mais l'année 1910 commence avec une remise au point: l'écume et la mousse ont été balayées au vent, et le "Chat Sauvage" a été chassé du camp.

Beaucoup de nouveaux districts ont été mis en exploitation depuis la découverte du camp de Cobalt, et la plupart ne sont encore que des prospects. Gowganda a déjà expédié du minerai et il y a de bonnes indications partout, en remontant la rivière Montréal. Dans la région nord de Porcupine, on a trouvé à la fin de 1909 quelques échantillons d'or remarquables, qui venaient des environs du Grand-Tronc-Pacifique, tout au nord de Cobalt. Bien que ces échantillons d'or n'aient rien dévoilé de permanent, de vieux prospecteurs de Cripple Creek et de Californie déclarent que ce sont quelques uns des plus beaux échantillons d'or qu'ils aient jamais vus. Maintenant que le Chemin de fer Temiskaming and Northern Ontario est achevé jusqu'à son raccordement avec la ligne transcontinentale à Cochrane, les explorateurs peuvent descendre de Pullman Car au coeur de cette région.

Sacs de minerai d'argent—Mines de Cobalt

Aussitôt que le Grand-Tronc-Pacifique sera achevé de Cochrane à l'ouest jusqu'à la Jonction du lac Supérieur d'où la ligne de l'ouest est achevée, le chemin principal de l'est à l'ouest du Canada,pour plusieurs années à venir suivra le T.& N.O. jusqu'à Cochrane et gagnera de là Winnipeg, ouvrant sur sa route et rendant accessibles des milliers de milles de pays où les minéraux pullulent littéralement.

Avec de si remarquables facilités, avec Buffalo et Détroit à 24 heures seulement de cette région minière, avec New York, Chicago et Montréal à 36 heures de trajet seulement, cette contrée de mines sera avant longtemps le rendez-vous de milliers d'experts et d'industriels qui hésitent à se risquer dans un pays trop accidenté et trop sauvage.

Depuis la dernière édition de ce livret, les collines rocheuses sur lesquelles s'élève la ville de Cobalt ont sérieusement passé au feu. Une foule de vilaines cabanes ont impitoyablement disparu de la scène et ont été remplacées par des bâtiments nouveaux et solides. Les incendies sont toujours déplorables et beaucoup de gens naturellement en souffrent, mais celui-ci a complètement modifié l'aspect de Cobalt et en somme on peut dire que ce fut " un mal pour un bien."

QUELLE PROFONDEUR ?

La prédiction que Cobalt est un camp sans profondeur repose sur la théorie que les filons s'éteignent quand ils arrivent en contact avec le Keewatin, la plus ancienne formation du pays. Nous avons pataugé dans le dédale des galeries souterraines des Coniagas et nous avons vu les filets métalliques rémunérateurs brillant dans la roche de toit à 150 pieds de la surface. En un endroit, le vert Keewatin remonte jusqu'à 75 pieds de la surface, mais comme il plonge de 600 pieds à l'autre extrémité de ce claim de quarante acres, l'heureux propriétaire de cette riche concession ne se tracasse pas beaucoup du Keewatin.

Si l'on prend la petite étendue exploitée, il y a au moins un million d'argent par chaque niveau de cent pieds. Ce claim occupe une partie considérable du quartier commercial de Cobalt. On ne pourrait pas l'acheter pour cinq millions et il en vant probablement dix. Le président actuel de la compagnie a dit-on payé $200,000 pour sa moitié d'intérêt dans la concession.

Dans l'aire de Cobalt, il y grosso-modo trois espèces de roche : l'Huronien dans lequel on a jusqu'à présent rencontré la plus forte richesse industrielle du camp ; la diabase qui arrive probablement au second rang à cet égard, et le Keewatin la roche la plus ancienne. L'Huronien surmonte le Keewatin et la diabase les recoupe tous les deux. On prétend généralement, et les faits tendent à prouver cette théorie, que les filons traversant l'Huronien perdent leurs teneurs et leur masse en arrivant au Keewatin.

Pour divers motifs les filons de diabase n'ont pas provoqué des théories aussi générales ni aussi tranchées, et quant à la persistance des filons dans le Keewatin, on n'a pas risqué de prophéties dans les quelques cas ou l'on peut la constater. Il se présente quelque fois des monstruosités, par exemple des filons ont pu recouper le Keewatin, pénétrer dans la diabase et présenter encore de fortes teneurs, comme cela arrive pour la Nova Scotia, la King Edward, etc. Mais ces phénomènes sont dus à une couche de Keewatin poussée avant l'éruption de la diabase. La mine Temiskaming diffère de tout cela. Sa roche encaissante est un dyke basaltique de Keewatin c'est-à-dire qu'elle a fait éruption longtemps avant que la roche Huronienne eût été déposée. Le court et le long de toutes ces théories, c'est que les savants ne peuvent pas trouver le fond du filon de la Temiskaming, ce qui réjouit naturellement au plus haut point les propriétaires de la Temiskaming.

Les hypothèses relatives à la profondeur jusqu'à laquelle on constatera l'existence des gîsements de Cobalt ont naturellement une grande importance car une fois que l'extraction d'un gite peut se faire avec profit, sa valeur est en raison directe de la quantité de minerai qu'il produira et cette quantité se mesure par la longueur, la

largeur et la profondeur. Les mineurs éprouvent à l'égard de la persistance des gîsements de Cobalt une telle incertitude que leur espoir n'a pas encore pu dépasser un niveau de trois cents pieds. Naturellement, en matière de mine, la saine méthode consiste à compter seulement ce qui est "à la vue," c'est-à-dire une gîte de minerai visible des quatre côtés, que l'on peut analyser et calculer. Si les filons de Cobalt doivent conserver leurs teneurs jusqu'à une profondeur de mille pieds, l'évaluation actuellement donnée aux actions des principales mines, pourrait, en toute sûreté être multipliée de cinq à dix fois, ce qui montre bien quelle est l'importance de l'enjeu mis sur cette profondeur.

Le cobalt est un minéral relativement rare employé surtout pour colorer le verre la porcelaine fine et la poterie. On l'emploie aussi pour faire des peintures et des couleurs, et on peut s'en servir comme le nickel pour tremper l'acier. Le cobalt associé à l'argent d'ici vaut 60 cts. la livre, mais jusqu'à présent, le minerai s'est extrait uniquement pour l'argent, et le prix payé pour le produit de ce camp nouveau est basé sur la teneur en argent seulement. Le cobalt se vend au détail $2.50 la livre. Les minerais contiennent de fortes teneurs en arsenic et en nickel, ainsi qu'en cobalt et en argent.

La roche rémunératrice ne se trouve pas, à Cobalt, en nids ni en pétards, mais, en vrais filons de fracture. La richesse des minerais trouvés dans la forêt du nord était telle, à première vue, qu'elle déroutait tout entendement. Pour le prospecteur expérimenté, même pour le mineur pratique, l'apparence était bonne. Pour l'expert et le géologue, qui veulent savoir le pourquoi de chaque chose, Cobalt était une énigme. Ils analysèrent les roches de tout le pays avoisinant, mais ne trouvèrent aucun indice de l'origine des minerais. Ils parcoururent les dossiers et les documents de tous les camps à argent du continent, mais rien de ce genre ne s'était encore vu dans aucun pays. Le camp de Cobalt est unique en Amérique du nord. De fait tout ce pays septentrional abonde en surprises. Ce récif entrecoupé, déchiqueté, et un peu inhospitalier qui monte à l'ouest du Saint-Laurent jusqu'à la baie d'Hudson a produit une variété de minéraux rares plus considérable que presque aucun pays minier sous le soleil. Qui peut dire ce que trouveront d'ici un an ou deux, les prospecteurs, les chercheurs de pistes et les constructeurs du Grand-Tronc-Pacifique ?

Parmi les minéraux industriels mis au jour jusqu'à présent, il y a les mines de nickel de Sudbury, un des deux endroits du monde entier où se rencontre le plus de nickel avec ses sous-produits: le platine et le palladium. La valeur des métaux raffinés que produisent maintenant deux ou trois mines de Sudbury s'élève à $10,000,000 par année. C'est indubitablement un des camps miniers les plus puissants du continent. Ses gîtes de minerai dureront des siècles.

Les dépôts de corindon de North Hastings. South Renfrew et autres étendues de l'est d'Ontario fournissent maintenant la plus grande partie du corindon consommé dans le monde.

Les gîsements de feldspath et de mica de Frontenac et des comtés voisins sont sans rivaux, ainsi que l'apatite, le graphite, la pyrite, le talc, l'or, le cuivre, le zinc, le plomb, la fluorite, la baryte du même district.

Une zone de fer s'étend sur tout le grand territoire du nord et du nord-ouest d'Ontario, mais jusqu'à présent n'a pas été très exploitée.

De plus, on peut dire que jusqu'à ces dernières années, North Hastings possédait la seule usine à arsenic de l'Amérique du nord. Plus récemment les minerais aurifères arsenicaux de Temagami se sont fait connaitre et finalement on a découvert la série des arséniures de cobalt et de nickel et d'argent qui jusqu'à présent sont uniques au monde et ne peuvent subir d'autre comparaison que celle des gîsements de Saxe et d'autres pays adjacents de l'Europe continentale.

De grosses pépites d'argent ont été extraites des plus larges filons, on en a tiré contenant 80 et 90 p.c. d'argent pur et pesant jusqu'à 1800 livres. Cobalt est grisant. Il est si fabuleusement riche que l'on peut s'imaginer n'avoir qu'à venir au nouveau camp, jalonner un claim et commencer à expédier de l'argent.

Et quelque part, dans ces solitudes vierges, aux eaux profondes, il existe s'il faut en croire les experts, des champs de diamants qu'il n'y a qu'à trouver.

Le Géologue de la Province dit que le prospecteur en pénétrant dans ce district pour chercher des gîsements d'argent et cobalt devrait d'abord se familiariser avec les diverses espèces de roches indiquées sur la carte, autrement il peut perdre son temps aux affleurements les moins fructueux.

Ou voit de bons affleurements de roches vertes Keewatin le long de la rive du lac Temiskaming, droit au sud d'Haileybury et le long de la ligne de chemin de fer du lac Cobalt à Bass Lake. Ces derniers affleurements contiennent beaucoup de crevasses remplies d'un calcite blanc qui aide à distinguer ces roches des grauwackes ardoisiers avoisinants, assez massifs, de l'Huronien inférieur. On peut voir une espèce-type de diabase ou gabbro d'une époque postérieure à l'Huronien dans la première tranchée rocheuse du chemin de fer au sud d'Haileybury.

ELK CITY, SMYTH, SILVER LAKE, MILLER LAKE, GOWGANDA

On accède durant l'hiver à cette nouvelle section minière d'Ontario par le Grand Tronc et le chemin de fer T. & N. O., jusqu'à Earlton, Englehart et Charlton, puis par diligence. La route la plus courte part de Charlton, passe par Elk City et la rive occidentale du lac Elk, pour atteindre le village de Smyth, township du gouvernement, droit en face de Elk City de l'autre côté du lac, à 18 milles de Charlton qui compte déjà une population de 1000 âmes et qui est évidemment destiné à devenir la tête de la navigation de la rivière Montréal. Au printemps dernier, le comptoir de la baie d'Hudson et une demi-douzaine de maisons constituaient tout Smyth. Aujourd'hui, il y a trois hôtels, le plus grand, le King Edward, pouvant recevoir 150 personnes; plusieurs magasins bien approvisionnés pour les mineurs et les prospecteurs; une succursale de la Royal Bank of Canada; un bureau de poste et un Bureau d'enregistrement des Mines. Le district d'Elk Lake compte plus d'une centaine de mines d'argent.

Pour plus amples détails quant aux routes, au prix des billets, aux cartes, brochures indicatrices et autres renseignements, s'adresser à la plus rapprochée des agences du chemin de fer du Grand Tronc dont voici la liste :

AGENCES DU GRAND TRONC

Alexandria Bay, N.Y.....CORNWALL BROS., agents de billets.
Baltimore, Md......THEO. H. DIENER & Co., agents de billets, 217 E. Baltimore, St.
Battle Creek, Mich......L. J. BUSH, agent de voyageurs, gare du G. T. Ry.
Bay City, Mich......H. G. SMITH, agent de voyageurs, gare du G. T. Ry.
Boston, Mass......E. H. BOYNTON, agent de voyageurs pour la Nouvelle-Angleterre, 360 Washington St.
Buffalo, N.Y......H. M. MORGAN, agent local de voyageurs et de billets, 285 Main St. (Ellicott Sq. Bldg.)
Chicago, Ill......J. H. BURGIS, agent local de voyageurs et de billets, 249 Clark St., coin Boulevard Jackson.
Cortland, N.Y......D. P. DREWERY, agent ambulant de voyageurs, 6 Burgess Block.
Detroit, Mich......GEO. W. WATSON, agent local de voyageurs et de billets, 124 Avenue Woodward.
Flint, Mich......H. H. EARLE, agent de voyageurs, gare du G. T. Ry.
Grand Rapids, Mich....C. A. JUSTIN, agent local de voyageurs et de billets gare du G. T. Ry.
Hamilton, Ont......C. E. MORGAN, agent local de voyageur et de billets, 11 James St. Nord.
Kansas City, Mo......P. H. VAIR, agent ambulant de voyageurs, 327 Sheidley Building.
Kingston, Ont......J. P. HANLEY, agent local de voyageurs et de billets.
Lansing, Mich......F. H. POTTER, agent de voyageurs, gare du G. T. Ry.
Lewiston, Me......F. P. CHANDLER, agent de voyageurs, gare du G. T. Ry.
London, Ont......E. de la HOOKE, agent local de voyageurs et de billets, coin des rues Richmond et Dundas.
Los Angeles, Cal......W. H. BULLEN, agent pour la Côte du Pacifique, 302 Wilcox Bldg.
Milwaukee, Wis......R. G. BUTLER, agent général, Dock de Milwaukee.
Minneapolis, Minn......W. J. GILKERSON, agent ambulant de voyageurs, 713 Metropolitan Building.
Montreal, Que......J. QUINLAN, agent de district pour les voyageurs, gare Bonaventure.
" " .....W. H. CLANCY, agent local de voyageurs et de billets, 137 rue Saint-Jacques.
Mt. Clemens, Mich......GASPER CZIZEK, agent local de voyageurs et de billets, 12 Avenue Gratiot Sud.
New York, N.Y......F. P. DWYER, agent général, service des voyageurs, Railway Exchange, 290 Broadway.
Niagara Falls, N.Y......W. J. HAMILTON, agent de billets, 29 Falls St.
Ogdensburg, N.Y......GEO. S. MEAGHER, agent de billets, 55 Ford St.
Ottawa, Ont......PERCY M. BUTLER, agent local de voyageurs et de billets, Russell House Block, coin des rues Sparks et Elgin.
Peterboro, Ont......W. BUNTON, agent local de voyageurs et de billets.
Pittsburg, Pa......W. ROBINSON, agent ambulant de voyageurs, 506 Park Building.
Pontiac, Mich......C. E. HASKELL, agent de voyageurs, gare du G. T. Ry.
Port Huron, Mich......C. R. CLARKE, agents de billets, gare du G. T. Ry.
Portland, Me......C. E. TENNY, agent de voyageurs, gare du G. T. Ry.
Quebec, Que.....GEO. H. STOTT, agent de voy. et bil., coin des rues Ste Anne et du Fort et Débarcadère du transbordeur, rue Dalhousie.
Saginaw, Mich......H. E. QUICK, agent de voyageurs, gare du Grand-Tronc.
San Francisco, Cal......F. H. LORD, agent, 309 Monadnock Building.
Sherbrooke, Que......C. H. FOSS, agent local de voyageurs et de billets, 2 rue Wellington.
South Bend, Ind......C. A. McNUTT, agent de voyageurs gare du G. T. Ry.
Toronto, Ont......J. D. McDONALD, agent de district pour les voyageurs, gare Union.
" " .....C. E. HORNING, agent local de voyageurs et de billets, coin nord-ouest des rues King et Yonge.
Winnipeg, Man......A. E. DUFF, agent général du service des voyageurs, 260 Portage Ave.

SERVICE DU MOUVEMENT EUROPEEN

F. C SALTER, directeur du mouvement européen, 17-19 Cockspur Street, London, S.W., Angleterre.

Anvers, Belgique.....J. RENTON, agent général, 19-21 Canal des Brasseurs.
Belfast, Irlande.....STEPHENS & WALKINGTON, No 8 Victoria Street.
Birmingham, Ang......MORISON, POLLEXFEN & BLAIR, No 6 Victoria Square.
Genes, Italie.....A. VALOTTA, agent, via San Lorenzo II
Glasgow, Ecosse.....J. M. WALKER, agent général, 75 Union Street.
Liverpool, Ang......WM. CUTHBERTSON, assistant général, 20 Water Street.
Londres, E.C. Ang......F. G. ENGLISH, agent général, 44-45-46 Leadenhall Street.
Paris, France.....PITT & SCOTT, agent de billets, 47 rue Cambon.
Sheffield, Ang......F. W. DAWSON, agent, No 7 Haymarket.

CHAS. M. HAYS,
Président,
MONTREAL.

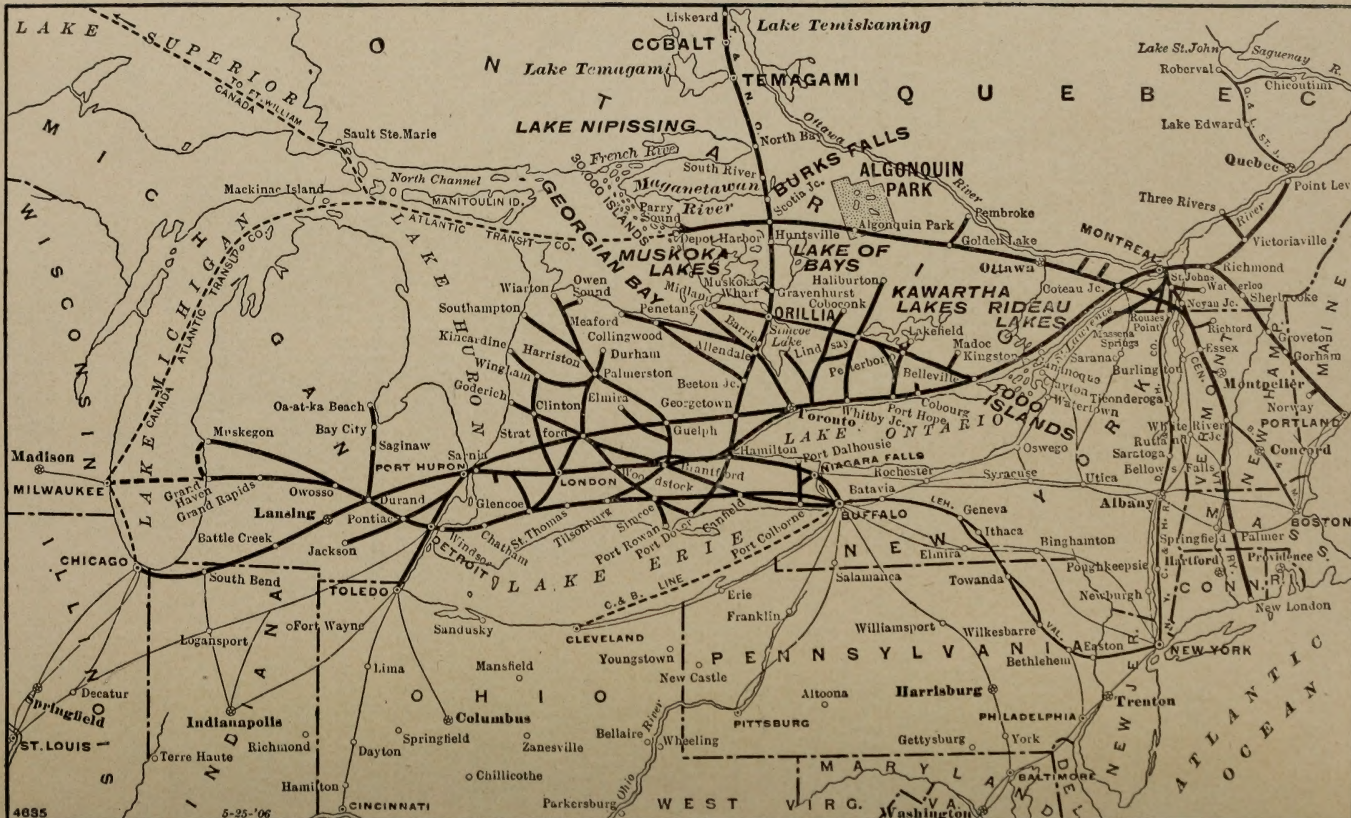
W. E. DAVIS,
Gérant du Mouvement des voyageurs,
MONTREAL.

G. T. BELL,
Assistant-Gérant du mouvement des voyageurs,
MONTREAL.

GEO. W. VAUX,
Agent général des voyageurs,
MONTREAL.

H. G. ELLIOTT,
Premier assistant gérant général des voyageurs,
MONTREAL.

W. S. COOKSON,
Assistant-gérant général des voyageurs,
MONTREAL.



Carte du Réseau du Grand-Tronc, indiquant les principaux districts qui intéressent les touristes.